

Dopo due Gran Premi bagnati, in Gran Bretagna e in Germania, Pirelli si aspetta un fine settimana di caldo asciutto all'Hungaroring. Il circuito stretto e tortuoso di Budapest, sebbene permanente, presenta alcune caratteristiche di un tracciato stradale, con una velocità media bassa e poco grip, e tende ad evolvere progressivamente nel corso del weekend, man mano che la pista si gomma.

Pirelli porterà i pneumatici P Zero White medium e P Zero Yellow soft: gli stessi nominati per il Gran Premio della Germania. Questa combinazione è stata scelta per fornire il miglior compromesso tra il grip richiesto per affrontare al meglio le curve tortuose dell'Hungaroring e la durata necessaria per far fronte alle alte temperature ambientali vicine ai 30 gradi centigradi che di solito caratterizzano il Gran Premio d'Ungheria. Trazione e frenata sono i due elementi chiave che impegneranno le gomme a Budapest. Proprio questi fattori possono essere la causa di un aumento della temperatura delle coperture con conseguenze sul degrado degli pneumatici stessi.

Con l'elevato numero di curve strette e di sterzate decise, i bordi esterni degli pneumatici sono particolarmente soggetti a picchi di temperatura e usura, elementi che richiedono uno stile di guida regolare.

A differenza di Silverstone e Hockenheim, Pirelli non porterà alcun pneumatico sperimentale per le prove libere all'Hungaroring, il che significa che ogni pilota avrà la sua normale ripartizione di sei set di gomme medie e cinque di gomme morbide per il weekend di gara.

Il Direttore Motorsport Pirelli, Paul Hembery, ha commentato: "L'Hungaroring contrasta notevolmente con i circuiti che ci siamo appena lasciati alle spalle, essendo il tracciato permanente più lento in calendario. Questo, però, non lo rende meno esigente con le coperture: infatti, gli pneumatici tendono spesso a surriscaldarsi maggiormente su un circuito lento e tortuoso che su un tracciato veloce e scorrevole, in quanto lavorano intensamente e sono più sollecitati, in particolare quando le temperature ambientali sono elevate. Detto questo, lo scorso anno in Ungheria c'è stata un po' di pioggia, per cui mancano ancora alcune informazioni circa le prestazioni delle nostre gomme slick in condizioni di gara normale. Di conseguenza non è possibile fare alcuna ipotesi. Bilanciare le esigenze di velocità e durata sarà la chiave per ottenere il massimo dalle gomme e mantenere sotto controllo il degrado. Sorpassare è notoriamente difficile in Ungheria, dunque i piloti dovranno affidarsi alla strategia per guadagnare posizioni in pista. Il lavoro svolto nelle prove libere sarà fondamentale per preparare la strategia di gara: lavoro sul quale i Team non hanno potuto contare nelle ultime due gare a causa della pioggia".

### **Note tecniche sui pneumatici:**

- Il rettilineo del traguardo, poco più di 700 metri, è l'unico vero rettilineo dell'intero circuito; per il resto del giro, 4,381 chilometri, le gomme sono costantemente sollecitate in una sequenza di 14 curve. Le monoposto corrono a pieno regime per soli 10 secondi durante il giro.
- Le macchine passano sul cordolo della chicane tra le curve sei e sette. Il conseguente impatto genera una forza sul pneumatico pari a 800 chilogrammi.
- In Ungheria le vetture corrono con un alto carico aerodinamico per ottimizzare il grip e con un settaggio morbido delle sospensioni per migliorare la trazione, come a Monaco. Le vetture necessitano di una precisa entrata in curva a causa dei rapidi cambi di direzione, quindi tendono ad avere un assetto anteriore rigido per garantire la tenuta di strada. Tuttavia è importante che il set up della vettura non accentui l'usura dei pneumatici, un fattore fondamentale in Ungheria.

© riproduzione riservata  
pubblicato il 23 / 07 / 2012